

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1451 de 2018

S/C

Comisión de
Defensa Nacional

VELERO ESCUELA "CAPITÁN MIRANDA"

Visita del señor Ministro de Defensa Nacional,
doctor Jorge Menéndez y autoridades de la Armada Nacional

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 14 de marzo de 2018

(Sin corregir)

Preside: Señora Representante Mariela Pelegrín, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Guillermo Facello, Gonzalo Novales e Ilda Sironi.

Invitados: Señores doctor Jorge Menéndez, Ministro; Claudio Alonso, Director de Asuntos Internacionales y Cooperación, C/N (CG) Henry Ogando, Comandante del Velero Escuela Capitán Miranda y C/N Héctor Magliocca, Edecán del señor Ministro de Defensa Nacional.

Secretaria: Señora Beatriz Méndez.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.

═════II═════

SEÑORA PRESIDENTA (Mariela Pelegrín).- Habiendo número, está abierta la reunión.

El primer punto del orden del día es la elección de vicepresidente. Propongo que se postergue su tratamiento.

Se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresan a sala el señor ministro de Defensa Nacional y asesores)

——Damos la bienvenida al señor ministro de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez; al señor Claudio Alonso, director de Asuntos Internacionales y Cooperación; al capitán de navío Henry Ogando, Comandante del Velero Escuela "Capitán Miranda", y al capitán de navío Héctor Magliocca, edecán del señor ministro.

El motivo de la convocatoria es informarnos acerca de la salida del Velero Escuela ROU "Capitán Miranda".

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Como siempre, es un placer estar con ustedes, para conversar sobre lo que nos gusta, que son los temas de defensa.

No solo venimos por un proyecto de ley, sino para informarles sobre dos temas. El primero es qué ha pasado con el "Capitán Miranda", este buque tan importante durante tantos años para el Uruguay, que dejó de surcar los mares del mundo en el año 2010, después de su última salida representando a nuestro país en distintas partes del mundo. Desde el año 2013, la Armada Nacional y una serie de empresas nacionales han estado trabajando en la recuperación y puesta a punto del barco, en un gran proyecto que ha tenido como epicentro los diques de la Armada, es decir, el dique Mauá y el dique del Cerro.

Además, quiero comentarles algo que va a suceder en Uruguay: el evento Velas Uruguay 2018, que se realiza en el marco de Velas Latinoamérica. Una serie de veleros latinoamericanos, junto con nuestro "Capitán Miranda", estarán llegando al puerto de Punta del Este el 10 de abril y estarán partiendo desde Montevideo -luego de la pierna Punta del Este- Montevideo- hacia Buenos Aires, el 15 de abril, en un periplo mucho más largo.

No queremos robarles mucho tiempo, pero queremos contarles algo del "Capitán Miranda", porque como legisladores deben estar informados al respecto, y llegará el momento en que puedan visitarlo.

Allá por el año 2010, cuando se decidió retirar al Miranda del funcionamiento activo, existieron varias posibilidades. Uno: adquirir una nueva embarcación. Hubo ofertas de España, de Italia. Recuerdo una oferta de España. Acompañamos al señor presidente, en aquel momento, a conocer la propuesta de una empresa que ofrecía un nuevo buque hecho en astilleros del norte de España, que tenía un valor del entorno de los US$ 20.000.000. Se trataba de un buque más pequeño que el Miranda. También hubo una oferta italiana.

A su vez, para la reparación del Miranda se hicieron consultas a empresas extranjeras, entre ellas, a Cotecmar -colombiana-, que hizo un estudio bastante profundo, con ingenieros, gente de mar, etcétera. Hizo una evaluación primaria, por US$ 7.000.000,

sin entrar al fondo del tema, porque cuando se entrara a desarmar el presupuesto podría ser mucho mayor.

Entonces, se optó por que la Armada Nacional en sus diques, con su personal, llevara adelante lo que se ha hecho hasta el momento, que es desmontar totalmente al Miranda, hasta la base de sus cuadernas, y reconfigurarlo nuevamente con otra serie de criterios, muchos más *aggiornados*, tecnológicamente mejor preparados, incluyendo el género. Antes, no existían camarotes especialmente para las chicas. También van a existir camarotes de género para la oficialidad y para el personal subalterno. Va a tener una capacidad para ochenta y tres personas.

Se ha hecho una inversión del entorno de los US$ 5.400.000, la mayor parte volcada a empresas uruguayas dedicadas a distintos tipos de tecnología, electrónica, carpintería, soldadura, etcétera. Pero la parte central de la construcción la ha hecho la Armada, en los diques. Ha pasado gente que, inclusive, ha sido absorbida por la industria nacional o que ha emigrado hacia el exterior. Con base en todo esto, ha quedado un *know how* para la Armada Nacional y, fundamentalmente, para nuestra patria, para el Uruguay.

Creo que el barco aún no está en condiciones finales de navegación, es decir, como para llevar adelante su periplo, pero sin temor a equivocarnos, desde ya podemos decir que esta ha sido una decisión muy acertada y ha tenido que ver con el trabajo que ha realizado la Armada Nacional. Esto tiene que ver con la historia del Uruguay; lo digo para alejarlo de contenidos partidarios o políticos. Tiene que ver con la historia de la Armada y de las decisiones políticas que han llevado adelante la representación de nuestro país, de nuestra patria ante el extranjero como buque escuela y como marca Uruguay Natural. Fueron veintinueve los viajes que hizo el "Capitán Miranda" hasta ahora. Ahora estamos pensando en el trigésimo periplo del "Capitán Miranda". Esto tiene que ver con la historia, con todos los que han estado al frente de este país y de la Armada Nacional. Nosotros lo tomamos hoy, y con un criterio de política de Estado, queremos llevar adelante una política de horizontalidad, desde la construcción hasta lo que va a hacer el "Capitán Miranda" con este viaje y los que vendrán. Creo que eso se va a cumplir.

Me parece que esto está relacionado con esta cartera, con la defensa. Como ministro, siempre pensé las cosas de esta manera; ustedes lo saben, y tengo la satisfacción de decirles que la Armada ha cumplido en esto.

SEÑOR OGANDO (Henry).- Quiero hacer un pequeño *racconto* y un par de puntualizaciones.

No podemos olvidar que el buque es de 1930; quiere decir que tiene más de ochenta años. Esto lo quiero dejar claro para hacer una comparación. Imaginen lo que implica tratar de recuperar un buque que está sometido a esfuerzos, exigencias mayores que una casa, por poner un ejemplo de fácil comprensión. Es mucho más difícil que hacer otro buque.

Como decía el señor ministro con total certeza, la Armada incursionó en todas las posibilidades antes de entrar en este desafío. Salió a buscar en el extranjero barcos de similares características. Incursionó en proyectos de barcos nuevos. Incluso, llevó adelante una licitación internacional a los efectos de escuchar y ver posibilidades ante gente con más experiencia en el tema. La realidad es que somos un país pequeño, como se dice vulgarmente, de espalda al mar. No tenemos mucha gente de mar ni idónea en las actividades competentes.

La Armada estudió todas esas posibilidades y su viabilidad, llegando a la conclusión de que la única alternativa viable era remangarse y ponerse a trabajar. Haciendo una comparación fácil -siempre lo converso con amigos y familiares-, es como cuando tenemos la idea de hacer una casa nueva o remodelarla y pedimos proyectos y presupuestos. Cuando nos los presentan, muchas veces terminamos trabajando nosotros el fin de semana. Esto es un poco para sintetizar cuál fue la verdadera historia.

Hoy, a muy poco tiempo de culminar este proyecto, estamos convencidos de que fue la mejor opción -más allá de que fue la única que nos quedaba-, por muchos motivos. El principal es que esto es nuestro, lo sentimos propio y lo estamos haciendo uruguayos para uruguayos. El señor ministro, en alguna oportunidad de sus tantas visitas a bordo, pudo constatar distintos estados reales del buque a medida que se iba desarmando e incursionando en su reparación. Uno no podía mirar para el costado: esto no se puede dejar pasar por alto; hay que hacerlo, porque es para nosotros y no se puede pensar solo en culminar una simple reparación, sino en tener la tranquilidad y la certeza de que lo que se está haciendo se está haciendo bien, va a durar mucho tiempo y va a ser, en definitiva, a favor de nuestros intereses.

En la Armada, el velero "Capitán Miranda" tiene bien definida su misión durante veintinueve viajes por todos los mares del mundo, recibiendo autoridades diplomáticas, colonias uruguayas en los lugares más remotos, instruyendo y formando a todas las promociones egresadas de la Escuela Naval. Es un producto que la Armada ha consolidado a lo largo del tiempo y conoce su magnitud. Sobre esa premisa, se trató de mantener y mejorar el producto. Sabemos que lo que tenemos es bueno; tratemos de *aggiornarlo* a los tiempos que hoy se viven, de mejorar y adecuarlo, para que por muchos años más nos siga dando los mismos resultados.

En ese sentido, el barco se atacó en todas sus áreas: operativas, estructurales, funcionales. Como decía el señor ministro, tuvimos una necesidad imperiosa, de la noche a la mañana, cuando egresaron oficiales femeninas. Hubo que adecuar el barco de apuro, sin facilidades para hacerlo correctamente. Ahora se aprovechó la oportunidad para que esas facilidades estén acordes con la demanda que tenemos.

En definitiva, si bien la Armada fue el eje conductor del proyecto, participaron muchísimas empresas del medio. La Armada aprendió mucho. Las empresas que no estaban familiarizadas con trabajos en este tipo de buques adquirieron conocimientos nuevos que en el día de mañana podrán volcar en otros emprendimientos.

Estamos cerrando un proyecto largo, muy duro, muy complejo, aprendiendo todos sobre la marcha, pero contentos y convencidos de que hemos puesto lo mejor de nosotros y de que va a quedar un producto en beneficio de los uruguayos, por muchos años más.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- También tenemos información desde el punto de vista tecnológico. Inclusive, cuando se den las condiciones, tenemos intención de invitarlos para que realicen una recorrida.

A su vez, queremos brindar información sucintamente sobre el proyecto Velas Uruguay 2018, que forma parte de Velas Latinoamérica 2018.

El señor Claudio Alonso es el director de Relaciones Exteriores del Ministerio de Defensa Nacional y preside la comisión que está organizando Velas Uruguay 2018, junto a otros organismos del Estado.

SEÑOR ALONSO (Claudio).- El evento se suscribe dentro de la tercera edición de Velas Latinoamérica; la primera edición fue en 2010 y la segunda en 2014.

La tercera edición será en 2018 y la está organizando Chile, previendo la participación de varias Armadas y buques escuela de algunos países de Latinoamérica y de Europa, concretamente, de España y Portugal.

La travesía comienza en el mes de abril, en Brasil -del 10 al 15 de abril estaremos en nuestro país- y finaliza en México en el mes de setiembre. Se trata de nueve buques escuela.

Del 10 al 15 de abril los recibiremos primero en Punta del Este y luego en el puerto de Montevideo. Se estima la presencia de dos mil personas por concepto de tripulación, más toda la gente que acompaña la travesía.

Es un evento muy importante para nosotros, que se definió enmarcarlo en la conmemoración de los 200 años de la Armada Nacional. Si bien el aniversario fue en el mes de noviembre del año pasado, se decidió que la pierna que se realizará en Uruguay quedara circunscripta a esos festejos.

Los países que participarán son Brasil, Argentina, Chile, México, Ecuador, Venezuela, Uruguay, Colombia, Portugal y España.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- La participación será en goletas, bergantiños y fragatas, es decir, los buques escuela de las distintas Armadas.

Este evento fue declarado de interés nacional por el Gobierno de Uruguay.

En dicha comisión participan los Ministerios de Defensa Nacional, de Turismo, de Transporte y Obras Públicas y de Relaciones Exteriores, la Intendencia de Montevideo y la Intendencia de Maldonado.

Creemos que será un gran evento desde el punto de vista turístico y, en tal sentido, se realizarán invitaciones a la sociedad para que puedan visitar los buques cuando se encuentren en nuestro país.

¿Por qué decimos todo esto? Porque la autorización para la "XXX" salida que estamos solicitando al Parlamento a través de un proyecto de ley tiene que ver, primero, con la necesidad del país de poner en los mares del mundo al "Capitán Miranda" y, también, porque nos vamos a sumar a Velas Uruguay 2018 en algunas etapas.

El proyecto de ley consiste en una solicitud de autorización de salida del "Capitán Miranda" en el marco de lo dispuesto por el artículo 85 de la Constitución, desde el 10 de abril al 24 de octubre de 2018, con una tripulación de ochenta y tres efectivos, que se compone de la siguiente manera: trece oficiales, cuarenta personas de personal subalterno, y el resto lo componen los guardiamarinas y los invitados a participar de esta nueva expedición.

Hemos enviado un proyecto de ley en que puntualmente se mencionan los lugares en los que inicialmente pretendemos estar presentes. ¿Por qué digo esto? Porque el proceso de reparación del "Capitán Miranda" está en una etapa muy avanzada, casi finalizando. Sin embargo, hasta esa fecha no tendremos la certeza de saber que las reparaciones del "Capitán Miranda" hayan finalizado. Va a salir, pero no sabemos en qué etapa de la travesía que se mencionan.

En el proyecto de ley mencionamos cuál será el periplo; y luego de la finalización efectiva, podremos salir de aquí a Buenos Aires cuando las fragatas y goletas partan o, eventualmente, nos sumaremos en otra etapa. En el proyecto de ley debemos expresarlo de esta forma y queríamos aclararlo ante ustedes.

Hemos mencionado la importancia que para nosotros tiene esto. El "Capitán Miranda" seguirá siendo la marca país.

Si bien en años anteriores los guardiamarinas, por relaciones amigas, tuvieron que salir en buques de otros países, hoy podemos decir que harán soberanía en nuestro buque insignia.

Estos son los motivos por los cuales solicitamos ser recibidos por la Comisión.

SEÑOR OGANDO (Henry).- Para que tengan una idea de la magnitud y el tiempo que hace que trabajamos en este proyecto, debo decir que la obra se inició el 23 de abril de 2013.

La etapa inicial, tal vez la más compleja y tediosa, consistió en la revisión estructural del buque. Estamos hablando de una plataforma de casi noventa años de antigüedad. Para que tengan una idea, cuando se construyó el buque no existían las soldaduras, por lo que se hizo con remaches. Estas son las cosas que a uno a veces le cuesta entender y lo pone en contexto.

Se hizo una reparación muy importante estructuralmente en lo que compete a cubiertas, casco, cuadernas, vigas, puntales.

Si hay algo que la Armada tiene claro es el producto. El velero escuela "Capitán Miranda" viene brindando un servicio de óptimo, no solo para la Armada sino para el país, y nosotros quisimos conservar esa línea.

Puntualmente, sabemos claramente qué es lo que necesitamos. Se trabajó en mantener o mejorar las capacidades funcionales y en *aggiornar* a los tiempos que vivimos todo lo relativo al instrumental, las máquinas y los sistemas, que se modernizaron y los trasladamos veinte años en el tiempo.

Funcionalmente, aprovechamos para introducirle modificaciones al buque. Si bien durante todo este tiempo la Armada se daba cuenta de que eran necesarios, nunca había oportunidad de hacer un trabajo de tal magnitud y no se podían instrumentar esos cambios. Ahora, por ejemplo, hubo una mejora sustancial en los camarotes femeninos, al igual que en otras áreas.

En definitiva, la primera gran etapa consistió en el trabajo sucio, que no se ve, en el que cada vez se sacan más escombros y se rompen más paredes. Un día llegamos y vimos un azulejo en la pared, y a partir de ahí comenzamos una nueva etapa del proyecto, es decir, en la instalación de todos los nuevos sistemas de a bordo, concretamente, eje nuevo, hélice nueva, motor nuevo, generadores nuevos.

El buque es una pequeña ciudad de ochenta y tres habitantes que sale a navegar, y a la que hay que suministrar luz eléctrica, comunicaciones, servicios sanitarios de OSE, cuatro comidas por día y, además, debe trasladarse de un puerto a otro.

Esa es la complejidad de un barco.

En definitiva, en esa segunda etapa se sustituyeron todos los equipamientos y sistemas de a bordo. El barco no solo se desguazó y se volvió a armar con estructura nueva, sino que todas las estructuras y componentes de esa pequeña ciudad -plantas de tratamiento de agua, generadores de electricidad, motor propulsor, eje, hélice, sistemas de detección, comunicaciones, sistemas eléctricos, sistemas de aire acondicionado, sistemas frigoríficos- fueron sustituidos con equipamiento nuevo, *aggiornado,* que nos permitirá tener una plataforma estructuralmente renovada y funcionalmente con todos los sistemas operativos y nuevos.

Esta segunda etapa también habilitó el arbolado del buque, que implica la colocación de todo el sistema de mástiles y botavaras, que hacen al propio velero escuela.

Con esa etapa cumplida, salimos de dique y entramos en la tercera etapa, que es en la que estamos ahora. Una vez salidos de dique, ya con todos los equipos instalados a bordo, con toda la parte estructural hecha a nuevo, estamos trabajando en lo que se llama muelle de armamentos, un muelle donde está el barco y se atiende a todos los talleres y tareas que hacen a la puesta en servicio de todos esos sistemas, que están asociados a sistemas de cañerías de combustible, de aceite, de agua dulce, de agua fría, de agua salada, de refrigeraciones de motores, de generadores, es decir, sistemas secundarios, y más allá de estar instalado el nuevo equipo hay que, inteligentemente, llevarlo a su funcionamiento.

Hasta cierto punto la Armada tuvo un peso muy importante en la obra -que tal vez haya sido hasta la etapa de la salida de dique para iniciar el muelle de armamento-, que era toda la parte estructural, y es ahí donde la Armada de a poco comienza a ceder terreno a distintas empresas y talleres de plaza. Si bien la Armada tiene varias capacidades -servicio de electrónica, grupo de apoyo, toda la parte de caldelería a través de los diques- en la medida en que la obra iba avanzando, su capacidad como que quedaba chica y es ahí cuando se da una participación muy importante a empresas instaladas en plaza, llámese empresas de sanitaria, de electricidad, de carpintería, de frío, etcétera.

En esta instancia, esas empresas están abocadas a culminar el armado de todos los sistemas secundarios. Por ejemplo, la gran meta que nos propusimos el año pasado fue sacar el barco de dique, poner a funcionar los sistemas primarios -motor, eje, hélice, generadores- y cumplir con poder estar presente en la plaza de la Armada para celebrar el bicentenario de la Armada Nacional. Esto representó una carrera más que interesante que llevó a que el barco, luego de siete años de estar parado, el lunes 13 de noviembre pudiese salir para probar lo que se había instalado en los diques y se estaba armando en los muelles de armamento. Habíamos hecho pruebas a muelle, pero más que prender o apagar no podíamos; salimos el 13 de noviembre y, de a poquito, empezamos a probar todos los sistemas. Teníamos la gran intriga de cómo funcionarían los nuevos equipos. Por ejemplo, afortunadamente, cuando mandé máquinas para adelante, el eje tiró para adelante y pudimos avanzar, pero perfectamente se podría haber clavado y se nos caía toda la planificación; cuando dimos carga a los generadores, respondieron, generaron la electricidad necesaria que el barco demandaba en ese momento, la volcada en la red, los equipos funcionaron y no hubo *blackout,* pero perfectamente pudo haberlo.

En definitiva, luego de siete años con el buque parado, luego de haber desmantelado, prácticamente desarmado y vuelto a armar el barco, el resultado en la primera salida al mar a verificar los sistemas fue altamente satisfactorio.

Hoy estamos en esa misma instancia con los sistemas secundarios, llámese las bombas de tracción de combustible, de achique, puesta en marcha de las bombas de los baños, de generación de agua dulce, aires acondicionados, frigorífica; todos esos sistemas se están terminando de armar ahora. Hemos previsto a corto plazo una navegación de un par de días para salir a probar esos sistemas secundarios, que son complejos por su cantidad y dificultad. Los espacios a bordo son muy complejos, muy reducidos, y antes de fin de mes vamos a salir a probar estos sistemas, y ahí tendremos un cabal conocimiento de dónde estamos parados. Sorteada esa instancia, el barco ya estaría operativo.

Nos quedaría la última etapa, que ya se inició, que es el vestido y alhajado del barco. La Armada en este caso prácticamente no tiene injerencia; hay empresas subcontratadas, por ejemplo, carpinteros para colocación de pisos y revestimientos. En esta última etapa de embellecimiento, se cuidará que los comedores estén bien

alhajados, con las mesas correspondientes, que los baños estén bien terminados, con los revestimientos que correspondan.

Hasta el momento hemos comprobado el buen funcionamiento de los sistemas primarios del barco, llámese propulsión, generación, gobierno, comunicaciones. Esto nos permite hoy navegar sin mayores dificultades, pero lo que nos limita es la autonomía del barco, y hasta que no estén armadas las cocinas, los baños, los camarotes, la autonomía estará muy limitada.

Tenemos previsto participar en toda su esencia en el evento Velas Uruguay; el 10 de abril vamos a zarpar para recibir a la flota que viene a Punta del Este. Vamos a permanecer en Punta del Este junto a la flota; el barco estará engalanado. Volveremos a Montevideo con el resto de la flota y el 15 de abril, que es cuando la flota va a salir -se ha previsto un desfile naval frente a las costas de Montevideo- el "Capitán Miranda" va a participar, a izar las velas, como todos los demás, siempre y cuando las condiciones climáticas lo permitan.

Ese es el plan en el que estamos trabajando hoy.

SEÑOR NOVALES (Gonzalo).- Quiero agradecer, reconocer y valorar la recuperación de una unidad emblemática del país, fundamentalmente para la Armada.

Realmente, hace unos años vimos con preocupación y tristeza cuando después de un periplo el "Capitán Miranda" se ancló, y temimos que nunca más volviera a navegar.

Entonces, reconocemos, valoramos y felicitamos a las autoridades que determinaron el reacondicionamiento de la embarcación, fundamentalmente al personal de la Armada que ha trabajado en esto, que logró algo que nos llena de orgullo, y le deseamos la mejor de las suertes y éxitos, y una buena navegación.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Agradecemos la proficua información brindada.

Nos alegra mucho que el "Capitán Miranda" se haya puesto nuevamente en marcha para surcar los mares del mundo.

Hace muchos años, conocí gente de la actividad privada que colaboraba mucho con los emprendimientos del "Capitán Miranda", aportando desde la alimentación, vinos, pollos, etcétera, porque era realmente un gran embajador del trabajo uruguayo.

Realmente, estoy muy contento como ciudadano uruguayo de que esta embarcación esté nuevamente en funciones.

Por otra parte, sin ánimo de interpelar, sino a título informativo, quisiera saber cuál es el costo que demandará aproximadamente la trigésima travesía de instrucción.

SEÑOR OGANDO (Henry).- Es importante aclarar que cuando la Armada planificaba los viajes de instrucción estudiaba mucho las invitaciones que había para el barco.

En todos estos años el barco ha ganado un lugar y un reconocimiento en el mundo, y es habitual que se lo invite a este evento que ahora viene por tercera vez a Uruguay, que en Europa y en Estados Unidos son muy comunes y se hacen varios en el año. El éxito de estos eventos es que participen los barcos.

El "Capitán Miranda" siempre recibe una serie importante de invitaciones para participar en estos eventos. Por eso, la Armada recibía las invitaciones, analizaba cómo podía adecuarlas y planificaba el viaje.

Lo bueno de estas invitaciones es que abarata mucho los costos, porque en esos eventos generalmente las ciudades que los organizan le ceden y facilitan todo a los

participantes: no cobran muelle, servicios portuarios, de remolcadores ni de agua, organizan eventos para las tripulaciones.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- Enviaremos luego la información detallada de los costos al señor diputado.

SEÑOR FACELLO (Guillermo).- Repito que no estoy cuestionando, y lo pregunto porque, tal vez, cuando se discuta en sala la autorización alguien pregunte cuánto cuesta este viaje de instrucción, con otras intenciones diferentes a las mías.

Por último, quiero saber si el buque mantuvo su capacidad de ochenta y tres tripulantes o la aumentó.

SEÑOR OGAMA (Henry).- Se trató de mantener la capacidad original. Hoy se mantienen esas plazas.

SEÑORA SIRONI (Ilda).- Mis felicitaciones a la Armada, porque lo que nos ha informado nos congratula mucho, sobre todo porque se trabajó con manos uruguayas y se ahorraron dineros públicos. Hoy, que se reclama la rebaja de los costos del Estado, me gustaría que esto fuera noticia y se difundiera para que los uruguayos se enteren, primero, de que se ahorraron dineros públicos y, por otro, tengan el orgullo de que se trabajó con manos uruguayas y que se dio trabajo a empresas uruguayas, es decir, a nuestros conciudadanos.

El señor ministro dijo que durante todos estos años la instrucción naval se hizo en otros buques y por eso me gustaría saber cuánto costaba la instrucción en otros buques y que ahora se hará en el "Capitán Miranda". Al igual que el señor diputado Facello pregunto, pero no cuestionando. Simplemente, porque a veces nos preguntan. Y en el supuesto caso de que la instrucción ahora costara más, lo estamos haciendo en un buque que siempre ha sido un orgullo y un embajador de nuestro país.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL.- En primer lugar, agradezco las distintas felicitaciones. Evidentemente, este tema genera un espíritu especial de conjunto de la ciudadanía, de los actores políticos; para nosotros es un momento de gran satisfacción.

El Ministerio enviará la información solicitada; creo que es una pregunta interesante.

En cuanto a los costos de lo que ha sucedido estos años, quiero explicar lo siguiente. Hemos enviado a nuestra gente por dos vías. En primer lugar, se han hecho misiones y viajes en el resto de nuestros buques, no con el periplo que llevaba el "Capitán Miranda" adelante. Han existido otras misiones en las que buques grises de nuestra Armada Nacional -ROU Artigas, Vanguardia, algunas fragatas- han llevado a bordo a nuestras guardiamarinas en viajes de instrucción. O sea que el propio Estado uruguayo ha dado respuesta.

Por otro lado, países amigos como Argentina, Chile, Ecuador, Colombia y Brasil, nos han cedido espacio dentro de sus barcos y sin costo -¡sin costo!- han llevado a nuestros muchachos en sus viajes alrededor del mundo. Eso se hace con base a las relaciones que tienen tanto los ministerios de defensa como las armadas nacionales de los países de la región. Es una vieja práctica que esperamos nosotros también poder revertir en beneficio hacia ellos, una vez que tengamos el "Capitán Miranda", tal como se ha hecho en otros momentos.

Tal vez en este viaje el "Capitán Miranda" no lleve -porque es el primero- a otras organizaciones como las universidades del país, como lo hace habitualmente. Pero sí va a llevar a alumnos de otras escuelas militares de otras armas de nuestro país. En el futuro, obviamente, continuarán yendo la Universidad de la República, la Universidad Católica -que ya han viajado-, el propio Ministerio de Turismo con su gente, que va a hacer su tarea, etcétera.

Dimos todas estas explicaciones para llegar al proyecto de ley. No tenemos la certeza de que podamos hacer todo este periplo, tiene que ver con la finalización, pero vamos a estar en la pierna Uruguay y en parte de alguna de las piernas que se mencionan en la iniciativa que, aprovecho para decir que tiene un criterio abarcativo, porque ese debe ser el objetivo.

SEÑORA PRESIDENTA.- Agradecemos la presencia del señor ministro y de la delegación.

Se levanta la reunión.

===/